Comisión de Hacienda
Carpeta Nº 2818 de 2014

Versión Taquigráfica N° 2121 de 2014

REDUCCIÓN DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Se modifica la entrada en vigencia prevista en la Ley Nº 19.210

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de junio de 2014

(Sin corregir)

PRESIDEN:	Señoras Representantes Susana Pereyra, Presidenta y Ana Lía Piñeyrúa, Vicepresidenta.
MIEMBROS:	Señores Representantes Alfredo Asti, Gustavo Bernini, José Carlos Cardoso, Jorge Gandini, Oscar Groba, Pablo Pérez González, Iván Posada y Alejandro Sánchez.
ASISTE:	Señor Representante Ricardo Berois Quinteros.
INVITADOS:	Por la Dirección Nacional de Aduanas, contador Enrique Canon, Director Nacional; licenciado Jorge Iribarnegaray, Gerente de Control y Gestión del Riesgo; doctor Stanislao Lamenza, por la División Jurídica y Notarial; Leonardo Trentini, Coordinador de Asesoría de Comunicación Institucional, y licenciado Guzmán Guarino, por la misma Asesoría.

SEÑORA PRESIDENTA (Pereyra).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Como primer punto corresponde tratar la carpeta relativa a la modificación propuesta por el Poder Ejecutivo de la entrada en vigencia prevista en la Ley Nº 19.210, con respecto a la reducción del Impuesto al Valor Agregado. Lo único que cambia es el último inciso que modifica la fecha.

En el que nosotros votamos dice: "Lo previsto en el presente artículo regirá a partir del primer día del mes siguiente a los noventa días contados desde la vigencia de la presente ley". La modificación a ser votada dice: "Lo previsto en el presente artículo regirá a partir del 1º de agosto de 2014".

SEÑOR ASTI.- Cuando el año pasado el Poder Ejecutivo envió el proyecto no se tenía claro el tiempo que iba a insumir su trámite parlamentario, lo que condicionó la fecha de la entrada en vigencia de la ley. Pero en la discusión con el proyecto consolidado como tal, tanto el Poder Ejecutivo como los integrantes de esta Comisión, siempre hablamos de que eso iba a pasar, de acuerdo con los plazos que nos estábamos dando, el 1º de agosto, cuando ya estábamos trabajando para su rápida aprobación en ambas Cámaras. Sin embargo, del texto que aprobamos surge que es el primer día del mes siguiente pasado los noventa días de la fecha de aprobación. De su aplicación textual surge que entraría a regir a partir del 1º de setiembre del año 2014, cuando la voluntad del Poder Ejecutivo -y creo que también la de quienes acompañamos este proyecto- es que sea lo antes posible, es decir, la fecha que manejamos públicamente: la del 1º de agosto. Una vez determinada la promulgación de esta ley, por lo tanto la

entrada en vigencia en el mes de abril, lo que quiere el Poder Ejecutivo -que acompaña la bancada del Frente Amplio- es adelantar esa fecha. Y esto es a lo que se refiere, quitando esa incertidumbre que daba de la fecha de aprobación de la ley. Ya está aprobada la ley, ya está vigente, ya fue promulgada. Por lo tanto, fijar el 1º de agosto significa adelantar en un mes la fecha que hubiera correspondido de aplicarse el texto que hoy se pretende modificar.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la modificación planteada.

(Se vota)

——Siete en nueve: AFIRMATIVA.

SEÑOR BERNINI.- Propongo al señor Diputado Asti como miembro informante.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar lo propuesto.

(Se vota)

——Ocho en nueve: AFIRMATIVA.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Ingresa a Sala una delegación de la Dirección Nacional de Aduanas)

——La Comisión da la bienvenida al contador Enrique Canon, Director Nacional de Aduanas; al licenciado Jorge Iribarnegaray, Gerente de Control y Gestión del Riesgo; al señor Leonardo Trentini, Coordinador de Asesoría de Comunicación Institucional; al doctor Stanislao Lamenza, perteneciente a la División Jurídica y Notarial, y al licenciado Guzmán Guarino, de la Asesoría de Comunicación Institucional, a quienes cedemos el uso de la palabra para que nos brinden el material de que disponen, a fin de ponernos al tanto de las distintas operativas y gestiones que están llevando adelante en la tarea que tienen como responsabilidad, lo que había quedado pendiente en una reunión a la que asistieron.

SEÑOR CANON.- Es tarea y cometido de esta gestión en la Dirección Nacional de Aduanas dar cuenta a los poderes públicos de nuestra tarea y cómo la cumplimos. De manera que voy a proceder, junto con mis colaboradores, a una breve presentación de cuáles han sido las iniciativas llevadas adelante.

El proceso de modernización de la Aduana empieza con la elaboración de un documento aprobado en el Consejo de Ministros, en el año 2006, en el que se identifican cuatro brechas entre lo que la Dirección Nacional de Aduanas tiene que cumplir en una Aduana moderna y lo que en ese momento la Aduana estaba en condiciones de hacer. Nos referimos, como muestra la presentación, a procesos y procedimientos; normativas institucionales y organizativas; recursos humanos y materiales, e infraestructura y equipamiento. En el año 2005 estos eran los atrasos de la Dirección Nacional de Aduanas en relación al desarrollo del comercio exterior uruguayo e internacional.

En 2006 se elabora este documento, aprobado por el Consejo de Ministros, y luego, en 2007, se contrata un préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo para proceder a la modernización y al llenado de esa brecha.

En 2010 asumo la Dirección Nacional de Aduanas y retomo el proceso de modernización, iniciándolo con una planificación estratégica y, a través del Programa BID, contratando consultores externos a la Dirección.

Podemos decir que iniciamos un proceso participativo, con asambleas y talleres en todas las Administraciones, inclusive, en el edificio central, en el que establecimos la misión y la visión que corresponde a un proceso de planificación estratégica.

En 2011- 2013 se inician los proyectos e iniciativas estratégicas; de ahí en más ya está sembrado el camino para que desde 2014 hacia delante cumplamos con desafíos aún más importantes que los llevados adelante

hasta ahora.

Tanto la misión como la visión las definimos en 2010 en conjunto con novecientos funcionarios que participaron de distintos talleres.

Nuestra misión es velar por la seguridad de la sociedad uruguaya y apoyar su desarrollo económico, a través del control eficiente de las mercaderías que cruzan el territorio nacional. Nos vemos, en el año 2020, como una Aduana modelo, liderando la comunidad de comercio exterior, siendo servidores públicos, profesionales; una organización predecible, técnica e intransigente con la corrupción.

En diciembre del año pasado se aprobó la reestructura organizativa de la Dirección Nacional de Aduanas a través de un Decreto firmado por el Presidente de la República junto con el Ministro de Economía y Finanzas. Esto implica la creación de ochenta funciones de dedicación exclusiva, la mejora salarial de los funcionarios y la profesionalización de la gestión, con orientación a objetivos y reconocimiento de los resultados obtenidos. Esto quiere decir que las ochenta funciones de las cuales sesenta y una han sido designadas tienen una remuneración superior al grado más alto de la escala salarial de la Dirección Nacional de Aduanas. Cada uno de ellos firmó un compromiso de gestión con el Director que es controlable, que tiene objetivos, metas e indicadores. En caso de que estas sean cumplidas en un plazo de quince meses -mayoritariamente, se vence en marzo de 2015- y en un 70%, la función se repite con el mismo funcionario. En caso contrario, el funcionario pierde la función, vuelve a su cargo y se designa a otro funcionario.

En diciembre del año pasado se aprobó el Decreto de incentivos por mejor desempeño; la creación de un fondo por mejor desempeño con las multas que impone la Dirección Nacional de Aduanas por los distintos ilícitos. Hasta ese momento, la distribución de las multas se hacía de la siguiente forma: un 40% para el denunciante, un 30% para el conjunto de los funcionarios de la Dirección Nacional de Aduanas a prorrata de sus haberes y el 30% restante se destinaba a tecnología y a otras contrataciones. El Decreto estableció que ese 70% se iba a destinar a un fondo por mejor desempeño, que iba a ser distribuido entre todos los funcionarios, sin distinción, según determinados parámetros, que son: el desempeño individual, los indicadores institucionales y por equipo, el presentismo de los funcionarios y la puntualidad.

Quiero decir que hay aproximadamente unos ciento veinte equipos y cada uno tiene sus metas institucionales, grupales e individuales. Si los funcionarios alcanzan esas metas para marzo de 2015, recibirán el incentivo por desempeño, que implica la distribución de ese fondo. Si no se llegara a la meta, hay posibilidades de que los funcionarios que no cumplieran con las metas no reciban absolutamente nada.

SEÑOR IRIBARNEGARAY.- Vamos a mostrar rápidamente algunas de las iniciativas estratégicas que ha desarrollado la Dirección Nacional de Aduanas en este proceso de modernización.

Empezamos, justamente, por la digitalización del Documento Único Aduanero. El Documento Único Aduanero es el documento a través del cual se realizan todas las operaciones de comercio exterior, ya sea exportación, importación o tránsito. Hasta hace un año y medio se trabajaba estrictamente en papel; hoy, el ciento por ciento de los procesos de importación y tránsito están digitalizados, así como los DUA de exportación. A fines de este año, la totalidad de los DUA serán digitales, inclusive con los certificados requeridos para la habilitación de la operación aduanera de que se trate.

El segundo proyecto estratégico que impulsó la Dirección Nacional de Aduanas a partir de la puesta sobre la mesa de la necesidad imperiosa de facilitar el comercio es la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Esta iniciativa nació en la Dirección Nacional de Aduanas y hoy, por suerte, tiene vida propia. Ha sido institucionalizada a través de la Comisión Interministerial que comanda el Servicio Exterior. Ya se han emitido 760 certificados para las diferentes operaciones aduaneras, se han registrado 284 usuarios y ha habido una implementación incremental de los procesos, todo lo cual implica el acceso a tecnologías y compartir mutuamente las redes, de manera que este proceso de ventanilla única pueda desarrollarse. Actualmente, los treinta organismos que operan en materia de certificados o autorizaciones para importación y demás -de los Ministerios de Industria, de Ganadería, Agricultura y Pesca, de Salud Pública, entre otros- deben conectarse digitalmente para poder implementar este proceso. En total, se han relevado cien procesos a implementar en la ventanilla única.

¿Cuáles son las metas 2014- 2015? En 2014, hay 16 procesos operando en materia de ventanilla única y la idea es llegar a 36 en 2015. Este año, los usuarios capacitados para el desarrollo de los procesos a través de la ventanilla única son 280; pensamos llegar a 380 en 2015. En cuanto a las actividades de sensibilización, es decir, la educación de los diferentes usuarios y operadores del comercio exterior para el uso de la ventanilla única como herramienta de facilitación del comercio, en 2014 se realizaron 20 talleres, mientras que en el año 2015 se alcanzarán los 25.

Por otra parte, tenemos el precinto electrónico, una iniciativa que integra un proyecto que involucra una nueva estrategia de vigilancia electrónica de vigilancia territorial por parte de la Aduana.

¿De qué se trata el precinto electrónico? Es una herramienta que permite el control y seguimiento satelital, en tiempo real, de todas las cargas que circulan por el país en régimen de tránsito, por ejemplo, las que llegan al país vía marítima, en contenedores, para ser trasladadas vía terrestre hacia otros destinos, como Paraguay. La idea es que estas cargas que transitan dentro del territorio nacional puedan ser vigiladas desde un centro de monitoreo, en forma "on line", durante todo el viaje en el medio de transporte. En este momento, el 100% de las cargas de transporte en contenedores está precintada, así como el 60% o 65% de las cargas bajo la modalidad de enlonado, esto es, cargas sueltas. Los camiones enlonados que vemos en las rutas transportan carga suelta. Aspiramos -seguramente, es una meta que vamos a cumplir- a que a fines de julio del presente año podamos unir el ciento por ciento de los recintos aduaneros del país, tanto de entrada como de salida, con el ciento por ciento del régimen de tránsito bajo control satelital. Esto dio certezas y seguridades al tránsito. Por ejemplo, evitó robo de mercadería de alto valor.

Hubo un incidente en la ciudad de Salto, donde dos camiones que trasladaban perfumes de un alto valor -de alrededor de US$ 2:000.000-, con destino a Paraguay, salieron de la ruta normal y se dirigieron hacia una chacra, en la que iba a producirse su vaciamiento. Como esta carga tenía precinto electrónico, desde el Centro de Monitoreo pudo detectarse este movimiento e impedir el robo. Esto se debió estrictamente a la capacidad del Centro de Monitoreo de la Dirección Nacional de Aduanas para determinar, mediante la señal satelital georreferenciada, la ubicación de estos dos camiones. Así, condujimos hasta el lugar a la Policía y a la Policía Caminera, además de la Aduana, para que intervinieran en el hecho, que concluyó con diecisiete personas procesadas por el robo de la mercadería

La gestión de riesgo, profesionalizada y de alta calidad quizá sea la creación más importante en materia de control en la Aduana uruguaya en los últimos años. El Sistema Integrado de Inteligencia Aduanera es efectivamente un sistema integrado de inteligencia, trabaja sobre la base de variables con tecnología de la información. Nuestra Aduana -en esa brecha de la que el Director Nacional hablaba al principio- hacía controles de la mercadería pos DUA, esto es, posdesaduanamiento de la mercadería para importación o exportación. Nunca realizaba controles -o lo hacía muy artesanalmente- en las cargas en arribo, que son la mayor parte de las cargas que llegan al Uruguay, como país de tránsito. En consecuencia, a través de variables de riesgo estudiadas, para los tres momentos de control desarrollamos sistemas informáticos y análisis de datos que, mediante la combinación de las variables, nos permiten realizar algoritmos de riesgo y seleccionar la carga, controlar menos pero mejor, es decir, apostar a controlar lo que se debe y dejar de mirar el ciento por ciento de las cargas, cosa que esta altura ello sería imposible sin generar un gran obstáculo al comercio internacional.

Hoy ya existe selectividad en el control de cargas en arribo y también selectividad, mediante sistemas econométricos, en el momento del despacho, es decir, cuando se presenta la carga a la autoridad de la Aduana para ser desaduanada. A su vez, estamos trabajando en el desarrollo informático de las variables que van a incorporarse al módulo de auditorías de empresas, esto es, la fiscalización de empresas a posteriori. La Aduana tiene facultades para inspeccionar las importaciones, las exportaciones o la mercadería que está en régimen de admisión temporaria durante los cinco años posteriores al ingreso de la mercadería.

Esto se logró a través de la contratación -en el marco del proyecto de modernización- de una consultoría internacional de riesgo. Un experto mexicano que había puesto en práctica esto en la Aduana de su país prestó colaboración en lo que nosotros llamamos una consultoría madre, haciendo un diagnóstico de la situación de la Aduana en materia de control y de selectividad, trabajando luego con los expertos de la Aduana en la selección de las variables para cada uno de los momentos de control.

Desarrollamos un convenio con la Facultad de Ingeniería, esencialmente para trabajar sobre la selectividad en tránsitos marítimos en el puerto de Montevideo. Esto se llevó a cabo con el objetivo de agregar valor al

puerto de Montevideo, en el entendido de que un buen control aduanero en materia de tránsito genera seguridades a las cargas, lo que se transmite a través de los operadores, generando mayor capacidad para el Puerto en materia de captación del tránsito regional y la posibilidad de que se desarrolle como polo logístico regional de transferencia de carga.

Luego, contamos con una consultoría -a partir de una licitación entre empresas nacionales- para el desarrollo de la selectividad y de los modelos de árboles de decisiones o modelos regresivos, modelos matemáticos, para la selectividad en las auditorías a posteriori. Para esto se tuvo en cuenta un conjunto de variables que afectan en cada uno de los momentos de control, variables de riesgo combinadas a través de un algoritmo, que marcan o generan alertas para determinadas cargas, que son aquellas en las que aplicamos el control.

SEÑOR CANON.- Si me permiten, la próxima intervención estará a cargo del doctor Lamenza. Si bien los señores Diputados conocen el proceso del Código Aduanero, el doctor Lamenza se referirá a ello.

SEÑOR LAMENZA.- Otro de los aspectos que ha tenido la modernización es el normativo.

Con respecto al proyecto del Código Aduanero -en el que hemos participado- la idea es unificar y sistematizar la actual normativa, que es bastante vetusta: de la década del cincuenta, inclusive, con antecedentes anteriores a esa época. Para la modernización normativa se tienen en cuenta las mejores prácticas internacionales en la materia por parte de la OMA y de otros organismos regionales, de Centroamérica y de Sudamérica, además, obviamente, del Código Aduanero del Mercosur.

Se introduce la figura del Operador Económico Calificado, que controla fuertemente a la empresa, pero facilita las operaciones, haciéndolas mucho más dinámicas. Además, la intención a futuro es que logre el reconocimiento de otros países, de manera que la certificación de Operador Económico Calificado facilitará el intercambio comercial con otros países.

También se moderniza el régimen infraccional en cuanto se establece una responsabilidad mayormente subjetiva. Actualmente, prevalece la objetiva, es decir que en materia aduanera es lo mismo una infracción por dolo, por culpa o por error. El nuevo Código discrimina ese tipo de situaciones. Se especifican las competencias de la DNA, estableciendo claramente su competencia administrativa y no jurisdiccional. Como decíamos, se tipifican las distintas infracciones, que se reducen en su número y se simplifican.

Más allá del Código Aduanero, ha habido avances normativos, en el sentido de que el sistema de Operador Económico Autorizado ha sido aprobado por ley e, inclusive, ha sido reglamentado, está vigente. También ha habido una modificación normativa en cuanto al destino de la multa, como señalaba el señor Director: ya no es más para el denunciante, en un régimen bastante arcaico, sino para el funcionamiento, y hay una distribución entre todos los funcionarios que participan en la actividad aduanera.

Asimismo, se estableció el régimen de contravención, que morigeró bastante situaciones de error o meramente formales que antes no tenían una tipificación clara y que ahora ingresan a través de la contravención.

Se reguló bastante el archivo de las DUA. Antes se utilizaba papel, que se irá reduciendo a partir del DUA digital.

Estos son los grandes lineamientos y avances en materia normativa.

SEÑOR CANON.- Se mencionó el decreto de Operador Económico Calificado, que devino de un artículo de una ley de Rendición de Cuentas. Ese proceso de ley, decreto y ahora orden del día se completó. Dicho muy sencillamente, el Operador Económico Calificado es un operador que, auditado por la Aduana, merece confianza. Hablamos de que es auditado en materia de situación económico-financiera, gestión administrativa, seguridad, es decir, parámetros internacionales que nos habilitan a acuerdos de reconocimiento mutuo con otras Aduanas. Esto significa que similares beneficios que la Aduana uruguaya presta a un Operador Económico Calificado son reconocidos por la Aduana del mercado de destino una vez realizado el acuerdo de reconocimiento mutuo, algo que -justo es decirlo- en este momento estamos procesando y empezando a gestionar con distintas Aduanas del mundo, pero que estamos lejos de lograr. Sin embargo, después del lanzamiento que hicimos del operador

económico calificado y de los procesos legislativos y administrativos que se concretaron, estamos en condiciones de decir que el primer operador económico calificado va a ser certificado por la Aduana en breve, en los próximos dos meses, y será un exportador. En este momento tenemos tres interesados. Cuando termine el proceso de auditoría, brindaremos los beneficios correspondientes.

Desde 2010 iniciamos un proceso intenso de capacitación de los funcionarios aduaneros, dado el promedio de edad y de escolaridad que tenían; eso dio como resultado 2.135 cupos de funcionarios capacitados. Además, hubo un ingreso de casi doscientos funcionarios con capacitación superior a los presupuestados en su momento.

El proyecto sobre el puerto de Montevideo está en curso y procura un control automatizado del ingreso y egreso de las mercaderías. Por lo menos, antes de fin de año, el sistema estará pronto en el acceso Maciel, uno de los más importantes, y pretendemos replicar eso en el resto de los tres accesos. En este momento, estamos en el proceso de contratación -por supuesto, a través de licitación pública- de toda la tecnología para que el acceso Maciel esté automatizado antes de fin de año, con lectura de código de barras, tags y barreras como las de cualquier peaje de las rutas nacionales. Confiamos en que esto va a ayudar a descongestionar el puerto de Montevideo y que va a contribuir a una mejor imagen internacional. Como decía el licenciado Iribarnegaray, esto va a ayudar a que Montevideo se convierta en un "hub" regional de distribución de mercaderías.

El Centro Nacional de Verificación también es una iniciativa que está en curso. Se trata de un proyecto interinstitucional entre la Intendencia de Montevideo, la Administración Nacional de Puertos, el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca, AFE, la Dirección Nacional de Correos y otros sectores privados. Aduanas está colaborando con la Intendencia de Montevideo y la Corporación Nacional para el Desarrollo con el fin de que este proyecto se concrete en los próximos dos años. El objetivo municipal es la desconsolidación de cargas, de modo que no haya acceso de camiones pesados en el conurbano. Por otra parte, el objetivo de la Dirección Nacional de Aduanas es tener un Centro Nacional de Verificación Aduanera para verificar la mercadería en condiciones infraestructurales apropiadas, procurando que nuestros funcionarios trabajen en condiciones correctas.

Desde el punto de vista del puerto, se pretende la construcción de un sector de preembarque, algo que ayudará a la desconcentración de todos los camiones que uno ve circulando en la Rambla 25 de Agosto.

La Dirección Nacional de Aduanas también se ocupó del problema de la corrupción a través de dos vías, públicas y privadas. Además, junto con diez asociaciones de privados, agentes de comercio exterior, estableció un memorándum de ética. El compromiso es que tanto la Dirección Nacional de Aduanas como estas asociaciones combatan la corrupción de distintas maneras, en sus respectivos ámbitos, a través del Código de Ética, de talleres, etcétera. Se trata de un flagelo que no se combate exclusivamente por esta iniciativa; sin embargo, sin ella, sin el concurso público privado, difícilmente lo superemos.

A propósito, esta Dirección Nacional de Aduanas no se enorgullece pero, a través de su accionar, llevó a la Justicia -que los procesó con prisión- a treinta y cinco funcionarios aduaneros que incurrieron en el delito de cohecho.

Con el Departamento de Comercio y la aduana de Estados Unidos -con una intervención muy fuerte de su Embajadora en Montevideo-, realizamos unos talleres. Al respecto, junto con otras nueve aduanas, fuimos seleccionados para participar del programa denominado "Caminos a la prosperidad" del Departamento de Comercio de Estados Unidos, algo que ya implicó dos talleres y un viaje de públicos y privados para presenciar "in situ" de qué manera se controla en las aduanas de Miami y de "El Paso", Texas. La idea es imitar su accionar a los efectos de ser reconocidos en un acuerdo mutuo. En el medio de todo esto, junto con el señor Ministro de Economía y Finanzas de entonces y el señor Subsecretario de Comercio de Estados Unidos, firmamos un memorándum de entendimiento para consolidar ese programa.

A través del Orden del Día 23/2014, constituimos un Comité Consultivo de la Dirección Nacional de Aduanas junto con las organizaciones del sector privado -que se reunió por primera vez en el día de ayer-, cuyo objetivo es recibir las inquietudes del sector privado para saber de qué manera -siempre dentro de la norma- la DNA puede facilitar el comercio en que ellos participan.

Por otra parte, cabe destacar la reciente firma del acuerdo de asistencia mutua en materia aduanera entre la Aduana de Estados Unidos y la nuestra, durante la visita presidencial a Washington. Este acuerdo también es una introducción a lo que yo señalaba con respecto al reconocimiento mutuo entre las aduanas. Este acuerdo -recientemente firmado por nuestro Canciller Almagro- posibilita el intercambio de información a los efectos de combatir el terrorismo y los delitos aduaneros en los que mutuamente estamos involucrados.

En 2012, Uruguay mereció un reconocimiento, con mi imposición como Vicepresidente Regional de las Américas y el Caribe de la Organización Mundial de Aduanas. En ese lapso, se desarrollaron sesenta proyectos en toda la región, con la supervisión de nuestra Dirección Nacional de Aduanas.

En la foto aparece un diálogo entre Asia, Pacífico, América y el Caribe de los Directores Nacionales de Aduanas y los sectores privados -organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo y la Organización Mundial de Aduanas- como un paso al reconocimiento mutuo y una mejor relación entre las aduanas

Obviamente, tenemos desafíos futuros, que son las iniciativas que tienen que ver con el desarrollo del país. Me refiero, por ejemplo, al ingreso de parques eólicos -algo que ya se concretó en los meses de enero y febrero de este año-, con una inversión de casi US$ 2.000:000.000. El Ministerio de Industria, Energía y Minería, la Dirección Nacional de Industria, la Dirección Nacional de Aduanas y otros organismos se complementaron para que estos monstruos pudieran ingresar al país con la menor cantidad de dificultades posibles. Cuando se decida el ingreso de la megaminería, ello representará una inversión de por lo menos US$ 3.000:000.000, y en toda esa logística nuestra Dirección tendrá una importancia fundamental para que la inversión no se detenga y para que la Aduana no sea un factor de agregación de costos.

Se habla de una nueva planta de celulosa, como la de Montes del Plata y de otra que vendría este año o a más tardar en el próximo; es bueno señalar que la Aduana contribuyó para que esos emprendimientos fueran exitosos y para que no tuviesen sobrecosto. Hay más iniciativas que tienen que ver con el desarrollo del país y en las que la Aduana interviene.

Todo esto nos obliga a medir nuestra percepción, tanto en el sector del gobierno como en ámbitos privados y de la población en general. Al respecto, contratamos una consultora privada y los resultados en cuanto a cómo perciben los operadores de comercio exterior y los funcionarios del gobierno a la Dirección Nacional de Aduanas, en dos períodos de tiempo -2011 y 2013-, fueron muy positivos.

Los informes técnicos del Fondo Monetario Internacional -que hace un seguimiento de las administraciones de ingreso de la República Oriental del Uruguay- son también demostrativos del avance de la Dirección Nacional de Aduanas. El informe de 2010 decía que los principales problemas para la Dirección Nacional de Aduanas eran los recursos materiales y humanos insuficientes, la aplicación de un control anticuado e ineficaz, la utilización de procedimientos ineficaces y costosos, la falta de aplicación sistemática de planeamiento y control de gestión, y que la imagen pública era que se asociaba a la institución con la ineficiencia.

En 2014, las conclusiones son muy diferentes. La misión del FMI dice que la reforma de la administración aduanera tuvo progresos notables desde 2010 y que los avances logrados en el período 2010- 2013 constituyen pasos decisivos en la ejecución del programa de modernización y los resultados alcanzados son promisorios. Expresa que la nueva estructura es moderna, que está en línea con las buenas prácticas internacionales y que resuelve la mayoría de las disfuncionalidades organizativas oportunamente identificadas en anteriores diagnósticos.

Por último, quiero agregar que es intención de esta Dirección Nacional de Aduanas -en el curso de los próximos meses- dar un fuerte impulso a lo que di en llamar la exportación de los servicios aduaneros. Es de público conocimiento -por lo menos en la jerga aduanera- que nuestro sistema informático aduanero, "Lucía", es muy bueno. En tal sentido -mucho antes de la Administración que presido-, nuestra Dirección donó el sistema informático "Lucía" a la Aduana de Costa Rica, donde sabemos que está funcionando con total éxito; y, además, fue donado a la Aduana de Panamá algún módulo de nuestro sistema. En una primera instancia, nos planteamos lo mismo con las aduanas de Colombia, Venezuela y Bolivia; en una segunda etapa, vamos a hacer lo mismo con las aduanas de El Salvador, Nicaragua y Honduras. En el caso de Venezuela, para mí, esta fue una forma de pagar lo mucho que ese país ayudó al Uruguay.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia de las autoridades de la Dirección Nacional de Aduanas. Ha sido muy detallado el informe de su gestión.

(Se retira de Sala la delegación de la Dirección Nacional de Aduanas)

—— Queremos dejar constancia de la modificación del inciso, que quedaría redactado de la siguiente manera: "Artículo único.- Sustitúyese el último inciso del artículo 53 de la Ley Nº 19.210, de 29 de abril de 2014, por el siguiente: 'Lo previsto en el presente artículo regirá a partir del 1º de agosto de 2014'". Cabe señalar que ello corresponde al Repartido Nº 1.358, Carpeta Nº 2.818 del año en curso.

Vamos a tener que estar prevenidos y pedir que este asunto se considere como urgente en la primera hora de la sesión de la Cámara, apenas termine la media hora previa para lo cual debemos comunicar a los coordinadores de bancada de cada uno de los sectores que así se procederá. La Secretaría recogió las firmas de cada uno de nosotros para presentar en Sala esta modificación lo mejor posible.

No habiendo más asuntos para considerar, se levanta la reunión.